**МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ**

**«КИНДАЛЬСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ»**

**КАРГАСОКСКОГО РАЙОНА ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ**

**АДМИНИСТРАЦИЯ КИНДАЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**23.09.2016 г. № 54**

# с. Киндал

Об утверждении программы

«Комплексное развитие систем

транспортной инфраструктуры

Киндальского сельского поселения

на 2016 - 2025 г.г.

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов», администрация Киндальского сельского поселения

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить программу «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения на 2016 - 2025 г.г.», согласно приложению.
2. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.
3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания, подлежит официальному опубликованию и размещению на сайте администрации Киндальского сельского поселения.

Глава Киндальского сельского поселения В.В. Волков

Приложение

 к постановлению

 от 23.09.2016 № 54

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением администрации

Киндальского сельского поселения

Каргасокского района Томской области

от 23.09.2016 года № 54

**Программа**

**«Комплексное развитие**

**транспортной инфраструктуры**

**Киндальского сельского поселения**

**на 2016 – 2025 г.г.»**

**2016 год**

**Содержание**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | Введение |
| Раздел 1 |  | Паспорт программы |
| Раздел 2 |  | Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения  |
|  | 2.1. | Социально — экономическое состояние Киндальского сельского поселения |
|  | 2.2. | Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса  |
|  | 2.3. | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта |
|  | 2.4. | Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог |
|  | 2.5. | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами) |
|  | 2.6. | 2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока |
|  | 2.7. | Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения |
|  | 2.8. | Характеристика движения грузовых транспортных средств  |
|  | 2.9. | Анализ уровня безопасности дорожного движения |
|  | 2.10. | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека |
|  | 2.11. | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения  |
|  | 2.12. | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения |
| Раздел 3 |  | Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения. |
|  | 3.1. | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения |
|  | 3.2. | Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения |
|  | 3.3. | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта. |
|  | 3.4. | Прогноз развития дорожной сети поселения |
|  | 3.5. | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения. |
|  | 3.6. | Прогноз показателей безопасности дорожного движения |
|  | 3.7. | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека |
| Раздел 4 |  | Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта |
| Раздел 5 |  | Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры |
|  | 5.1. | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры не предусмотренные программой |
|  | 5.2. | Мероприятия по развитию сети дорог поселения |
| Раздел 6 |  | Предложения по инвестиционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения |

1. **Паспорт программы**

«Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры

на территории Киндальского сельского поселения на 2016 – 2025 г.г.»

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Киндальского сельского поселения на 2016-2025г.г.» (далее – Программа) |
| Основания для разработки программы | Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ", Федеральный закон от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ, Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Устав Киндальского сельского поселения, Генеральный план Киндальского сельского поселения  |
| Заказчик, Разработчик программы | Администрация Киндальского сельского поселения Каргасокского района Томской области, адрес: 636750 Томская обл., Каргасокский р-н, с. Киндал, ул. Центральная, дом 16 |
| Исполнители программы | Администрация Киндальского сельского поселения Каргасокского района Томской области, адрес: 636750 Томская обл., Каргасокский р-н, с. Киндал, ул. Центральная, дом 16 |
| Цель программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения. |
| Задачи программы |  - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования,-эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) программы . | - снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  - замена грунтового покрытия дорог на асфальтобетонное;- обеспечение населения качественными услугами транспортной инфраструктуры;- повышение безопасности дорожного движения. |
| Сроки и этапы реализации программы | 2016 – 2025 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий программы | - разработка проектно-сметной документации; - реконструкция существующих дорог; - ремонт и капитальный ремонт дорог.  |
| Объемы и источники финансирования программы  | Источники финансирования:- средства местного бюджета: 2016 г. – 2 335,8 тыс. руб.Средства местного бюджета на 2017-2025 годы уточняются при формировании бюджета на очередной финансовый год |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры |

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения**

**2.1.Социально — экономическая характеристика Киндальского сельского поселения.**

Образование Киндальского сельского поселения связано с принятием Федерального закона № 131-ФЗ от 06.10.2003 г. «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Территория сельского поселения определена границами, которые установлены Законом Томской области от 10.09.2004 г. № 201-ОЗ «О наделении статусом муниципального района, сельского поселения и установлении границ муниципальных образований на территории Каргасокского района».

Киндальское сельское поселение – часть центральной зоны Западно - Сибирской низменности. Киндальское сельское поселение расположено в северной части Томской области. Административно входит в состав Каргасокского муниципального района.

Киндальское сельское поселение расположено в центральной части района в долине р. Объ ниже по течению от места впадения в нее реки Васюган, в междуречье протоки р. Карга. На юге поселение граничит с Каргасокским поселением Каргасокского района. Со всех других сторон с межселенной территорией Каргасокского района.

Общая площадь поселения в административных границах – 7,3 тыс.га. Административный центр муниципального образования – село Киндал. Также в его состав входит деревня Казальцево.

Внешние транспортные связи села с. Киндал и д. Казальцево осуществляются воздушным, речным и автомобильным транспортом.

Перевозки пассажиров и грузов за пределами Киндальского сельского поселения осуществляются автомобильным транспортом в зимний период. Летом, из-за отсутствия дорог, речным. В период распутицы регулярное транспортное сообщение отсутствует, спец.рейсы осуществляются вертолётом.

В летнее время автомобильные перевозки за пределы Киндальского сельского поселения невозможны из-за отсутствия дорог с твердым покрытием и мостовых переходов через многочисленные крупные и мелкие таежные реки. В связи с этим обстоятельством активные перевозки автомобильным транспортом за пределы Киндальского сельского поселения возможны только в период с декабря по март по зимникам.

Основное предназначение транспортной системы – обеспечивать наиболее удобные связи между местами проживания людей и местами осуществления их деятельности при соблюдении соответствующего уровня безопасности движения.

В летнее время автомобильные перевозки за пределы Киндальского сельского поселения невозможны из-за отсутствия дорог с твердым покрытием и мостовых переходов через реку Обь и мелкие таежные реки.

Связь с районным центром (с. Каргасок) осуществляется по автозимнику (32 км, с декабря по март), водным путём (23 км) в период навигации, и авиатранспортом (16 км) в межсезонье.

Населенные пункты не имеют устойчивого автотранспортного сообщения между собой. Связь с д. Казальцево осуществляется по зимнику на снегоходах (около 32 км, с декабря по март), водным путём (около 23 км) в период навигации, и авиатранспортом (около 16 км) в межсезонье.

На данный момент в составе поселения насчитывается 2 населенных пункта: с. Киндал, д. Казальцево.

Характеристика населенных пунктов Киндальского сельского поселения представлена в таблице 1.

**Таблица 1. Характеристика населенных пунктов Киндальского сельского поселения.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта | Численность населения, чел |
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | с. Киндал | 179 |
| 2 | д. Казальцево | 12  |
| 5 | Итого | 191 |

Численность населения на 01.01.2016 года составляет 191 человек, постоянно зарегистрированных на территории поселения.

**2.2. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.**

 Транспортно-экономические связи Киндальского сельского поселения осуществляются автомобильным видом транспорта:

- для связи с районным центром (с. Каргасок), которая осуществляется в зимний период по автозимнику (32 км, с декабря по март);

- по селу Киндал (6.2 км);

- до реки Обь (дорога муниципального значения – 2 км, собственность сельского поселения для соединения с. Киндал с момента высыхания протоки Карга, соединяющей с. Киндал с водной артерией р. Обь).

Из-за отдаленности села от реки Обь (расстояние 2 км) имеются определенные трудности по доставке людей на речные виды транспорта. В период ненастной погоды дорога практически отсутствует.

 На территории поселения нет транспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров. Трудовые передвижения в поселении приходятся на личный транспорт и пешеходные сообщения.

На основании анализа транспортной инфраструктуры, оценки влияния транспортных критериев на развитие и функциональное использование территории поселения можно выделить основные проблемы развития транспорта:

- отсутствие круглогодичного транспортного сообщения с районным центром и другими поселениями;

- сеть автомобильных дорог по конфигурации, параметрам отдельных участков, качеству и состоянию дорожных одежд не соответствует потребностям ни хозяйственно-экономического использования, ни транспортного обслуживания населения;

- в поселении все автомобильные дороги местного значения имеют грунтовое покрытие, что препятствует как социально-экономическому развитию территории, так и ее значению, соответствующему ее геополитическому положению.

**2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

Автомобилизация поселения (150 единиц/1000человек в 2015году) оценивается как ниже средней (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 270 единиц на 1000 человек), что обусловлено отсутствием транспортного сообщения во время осенне-весенней распутицы.

Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой.

Данные по автомобилизации поселения отражены в таблице 2:

**Таблица 2. Автомобилизация поселения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2013 год (факт)** | **2014 год (факт)** | **2015 год (факт)** |
| 1 | Общая численность населения, чел. | 220 | 216 | 214 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 23 | 27 | 30 |

В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: проезд до реки Обь, основная улица, второстепенные улицы.

**2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**.

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог V категории, предназначенных не для скоростного движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения. Дороги общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие. Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

Киндальское сельское поселение обладает слабо развитой автомобильной транспортной сетью, находится на расстоянии 459 км от областного центра г. Томска, что не создаёт оптимальных условий для перемещения сырья и готовых товаров. Строительства новых автомобильных дорог не производилось с 1968 года. Сохранение автодорожной инфраструктуры осуществлялось только за счет выборочного ремонта автодорог щебеночным покрытием. В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих ремонта.

Дорожная сеть представлена дорогами местного значения, лесными и полевыми дорогами.

Общая протяжённость дорожной сети, являющейся муниципальной собственностью, составляет 8,2 км. Все дороги требуют капитального ремонта.

**Таблица 3. Характеристика автомобильных дорог с. Киндал**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименование автомобильной дороги | Тех.Кат. | Протяж.Км | В том числе по типу покрытия, км |
| ц/б | а/б | Переход | Грунтов. |
|  | **Дороги местного значения****с. Киндал** |  |  |  |  |  |  |
| 5 |  дорога на р.Обь | V | 2,0 |  |   |   | 2,0 |
| 6 | ул. Береговая | V | 1,2 |  |   |  | 1,2 |
| 7 | ул. Центральная | V | 3,3 |  |  |  | 3,3 |
| 10 | ул. Школьная | V | 1,7 |  |  |  | 1,7 |
|  | Итого дорог местного значения |  | 8,2 |  |  |  | 8,2 |

 **2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами).**

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих администрации поселения и частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2013-2015 годы отмечается рост транспортных средств рост и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

 **2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.**

Передвижение по территории населенных пунктов сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта и в пешем порядке. Анализ пассажиропотока отсутствует, так как пассажирские перевозки между населенными пунктами не осуществляются.

**2.7. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.**

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары, преимущественно в деревянном исполнении, и прилегающие территории к организациям и домам. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью нерегулируемые пешеходные переходы не оборудованы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

**2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств.**

Транспортные средства организаций, осуществляющих грузовые перевозки, и личный грузовой автотранспорт населения передвигаются по дорогам общего пользования в соответствии с ПДД РФ.

**2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.**

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

 Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, необходимо(вставила слово) непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

**Таблица 4. Оценка дорожной ситуации**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Параметры** | **Год** |
| **2013** | **2014** | **2015** |
| 1. | Количество дорожно-транспортных происшествий  | 1 | 1 | 0 |
| 2. | Количество зарегистрированных транспортных средств | 23 | 27 | 30 |

**2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека**

Учитывая характер дорожно-транспортной сети сельского поселения, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

**2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения**

В перспективе в соответствии с постановлением Администрации Томской области от 08.07.2011 г. № 204а "Об утверждении Схемы территориального планирования Томской области" намечено значительное развитие транспортной инфраструктуры в Каргасокском районе:

- Прокладка Северо-Сибирской железнодорожной магистрали (СевСиб).

- Реконструкция и строительство автодорог по маршруту федерального значения "Северный широтный коридор".

- Строительство автодороги регионального значения с мостом через р. Обь на связи Каргасок – правобережная автодорога Стрежевой – Молодежный,

- Возобновление регулярных полетов судов малой авиации на местных авиалиниях,

- Замена физически и морально устаревших судов внутреннего водного транспорта, возобновление судоходства по боковым и малым рекам с модернизацией навигационного оборудования.

Данные перспективы улучшат условия развития транспортной инфраструктуры поселения.

**2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.**

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры являются:

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ (ред. от 30.12.2015г.);

2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ (ред. от 15.02.2016г) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015г.) «О безопасности дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 (ред. от 21.01.2016г) «О правилах дорожного движения»;

5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

6. Генеральный план Киндальского сельского поселения, утвержденный решением совета депутатов Киндальского сельского поселения Каргасокского района Томской области от 28.11.2013г. № 53.

Нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры, сформирована.

пробел

**3. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.**

**3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.**

 В период реализации программы прогнозируется тенденция небольшого роста численности населения, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

На территории Киндальского сельского поселения расположено 2 населенных пункта, в которых проживает 191 человек, в том числе:

- трудоспособного возраста – 98 человек,

- дети до 18-летнего возраста – 41 человек,

- старше трудоспособного возраста – 52 человека.

**Таблица 5. Динамика роста населения**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименование | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | Число родившихся | 2 | 2 | 6 | 1 |
| 3. | Число умерших | 1 | 3 | 4 | 2 |
| 5. | Естественный прирост | +1 | -1 | +2 | -1 |
| 7. | Миграционный прирост населения | +3 | -2 | + 4 | + 2 |
| 8. | Механический прирост | +4 | -3 | +6 | +1 |

Население Киндальского сельского поселения, в большей своей массе, сосредоточено в одном населенном пункте – административном центре с. Киндал.

**3.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.**

 С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

**3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный.

Транспортная связь с районным, областным и иными населенными пунктами будет осуществляться общественным и личным транспортом, внутри населенных пунктов - личным транспортом и путем пешеходного сообщения.

**3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения.**

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться:

- сохранение протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям, за счет капитального ремонта автомобильных дорог;

- поддержание автомобильных дорог на уровне, соответствующем категории дорог, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

**3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.**

В динамике развития автомобильного парка поселения отмечается рост уровня автомобилизации населения. Значительная доля в общем количестве автомобилей принадлежит частным лицам.

На сегодняшний день уровень автомобилизации в поселении достигает 147 автомобилей на 1000 жителей.

**Таблица 7. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2016 год (прогноз)** | **2017 год (прогноз)** | **2018 год (прогноз)** | **2019 год (прогноз)** | **2020 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | 191 | 192 | 194 | 194 | 199 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 28 | 29 | 31 | 32 | 33 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 147 | 151 | 160 | 165 | 166 |

**3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений ПДД, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

**3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека.**

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Роста негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения не ожидается.

**4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

**пробел**

4.1. Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

**5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов)**

**по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

**пробел**

**5.1.** С учетом сложившейся экономической ситуации мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

**5.2. Мероприятия по развитию сети дорог поселения. Заголовок тогда и в 1 подпункте**

В целях повышения качественного уровня дорожной сети сельского поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия, предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог поселения:

**Таблица 8. Мероприятия по развитию систем транспортной инфраструктуры на территории Киндальского сельского поселения на 2016 – 2025 годы**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Этапы развития систем транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения | Сроки реализации | Параметры развития транспортной инфраструктуры Киндальского сельского поселения | Ответственный за реализацию мероприятия |
|  | 1 этап. Реконструкция автодороги(капитальный ремонт) с. Киндал ул. Дорога на р.Обь, 2000 метров | 2016-2017 г. | Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. | Администрация Киндальского сельскогопоселения |
|  | 2 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети: - Расширение проезжих частей улиц: Береговая, Центральная, Школьная.- Строительство тротуаров | 2018-2019 г. | Администрация Киндальского сельскогопоселения |
|  | 3 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети:- Обеспечение водоотведения с проезжих частей. - Освещение улиц. | 2020-2022 г. | Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования | Администрация Киндальского сельскогопоселения |
| 4. | 4 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети: Замена грунтового покрытия проезжих частей улиц поселения на асфальтобетонное. | 2023-2025 г. | Администрация Киндальского сельскогопоселения |

1. **Оценка объемов и источников финансирования**

**мероприятий (инвестиционных проектов)**

**по проектированию, строительству, реконструкции объектов**

**транспортной инфраструктуры поселения**

**Таблица 9. Объемы финансирования на реализацию мероприятий**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Мероприятия | Объемы финансирования на реализацию мероприятий, тыс.руб. |
| 2016-17 | 2018-19 | 2020-22 | 2023-25 |
| 1 | 1 этап. Реконструкция автодороги(капитальный ремонт) с. Киндал ул. Дорога на р.Обь, 2000 метров | 464,2 |  |  |  |
| 2 | 2 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети: - Расширение проезжих частей улиц: Береговая, Центральная, Школьная.- Строительство тротуаров |  | 478,4 |  |  |
| 3 | 3 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети:- Обеспечение водоотведения с проезжих частей. - Освещение улиц. |  |  | 690,0 |  |
| 4 | 4 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети: Замена грунтового покрытия проезжих частей улиц поселения на асфальтобетонное. |  |  |  | 696,0 |

6.1. Объемы и источники финансирования могут подлежать корректировке при формировании бюджета муниципального образования «Киндальское сельское поселение» на очередной финансовый год и плановый период. Абзац поправить

1. **Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения.**

**Таблица 10.** **График реализации мероприятий**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Мероприятия | Технические параметры дорог, улиц | Протяженность, м | График реализации мероприятий | Выполнение целевых показателей |
| 2016-17 | 2018-19 | 2020-22 | 2023-25 |
| 1 | 1 этап. Реконструкция автодороги(капитальный ремонт) с. Киндал, Дорога на р.Обь, 2000 метров | V | 2000 | + |  |  |  | Обеспечение населения качественными услугами транспортной инфраструктуры |
| 2 | 2 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети: - Расширение проезжих частей улиц: Береговая, Центральная, Школьная.- Строительство тротуаров | V | 6200 |  | + |  |  | Снижение удельного веса дорог нуждающихся в капремонте |
| 3 | 3 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети:- Обеспечение водоотведения с проезжих частей. - Освещение улиц. | - | 6200 |  |  | + |  | Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием |
| 4 | 4 этап. Благоустройство существующей улично-дорожной сети: Замена грунтового покрытия проезжих частей улиц поселения на асфальтобетонное. | - | 6200 |  |  |  | + | Повышение безопасности дорожного движения |

**8. Предложения по инвестиционным преобразованиям,**

 **совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортно инфраструктуры на территории поселения.**

8.1. В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Нормативно-правовая база для Программы сформирована и может изменяться в соответствии с градостроительным законодательством.

Функции мониторинга по реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения осуществляет администрация сельского поселения.

Если нумеруем подпункты, то нумеруем - где один абзац (6.1 и 8)

После заголовка Таблица 1…. или везде делаем пробел или нигде не делаем